

N° 96  
**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

28 avril 2026

---

---

**PROJET DE LOI**

**cadre relatif *au développement des transports***

*(procédure accélérée)*

*Le Sénat a adopté, en première lecture, après engagement de la procédure accélérée, le projet de loi dont la teneur suit :*

---

**Voir les numéros :**

**Sénat : 394, 523, 524 et 511 (2025-2026).**

## Article 1<sup>er</sup>

- ① Les objectifs de l'action de l'État dans le domaine des infrastructures de transport ferroviaire, routier y compris cyclable, fluvial et portuaire sont fixés par des lois de programmation portant sur une période qui ne peut être inférieure à dix ans et font l'objet d'une clause de revoyure au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de celles-ci.
- ② Les infrastructures de transport routier comprennent l'ensemble du réseau routier, qu'il s'agisse du réseau national non concédé, départemental, intercommunal ou communal.
- ③ Ces lois de programmation déterminent les investissements projetés, en donnant la priorité à la régénération, au développement, à la modernisation, à la performance et à l'adaptation des réseaux au changement climatique.
- ④ Ces investissements incluent, en ce qui concerne le réseau ferré national, le réseau structurant ainsi que les lignes classées de 7 à 9 par l'Union internationale des chemins de fer.
- ⑤ Elles déterminent également les modalités du financement de ces investissements, notamment les ressources qui devraient y être associées. Ces ressources comprennent une partie des recettes spécifiques générées par les modes de transport. Les recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières sont affectées en totalité au financement des infrastructures de transport par la première loi de programmation suivant l'entrée en vigueur de la présente loi. Cette première loi de programmation prévoit également les ressources nécessaires au financement des investissements dans la régénération, la modernisation et la performance des réseaux jusqu'à l'affectation de nouvelles recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières.
- ⑥ Elles font l'objet d'un travail de concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité au plus tard trente-six mois avant le démarrage physique des travaux et, par exception, trois mois avant la première loi de programmation.
- ⑦ Elles définissent les critères d'équité territoriale et de répartition par mode de transport mis en œuvre par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France lorsqu'elle assure la répartition de ces ressources sur l'ensemble du territoire national.

## TITRE I<sup>ER</sup>

### DISPOSITIONS RELATIVES AUX RÉSEAUX ROUTIERS

#### Article 2

- ① I. – Le II de l'article 64 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi rédigé :
- ② « II. – Par dérogation au cinquième alinéa du I de l'article L. 342-11 du code de l'énergie, pour les demandes de raccordement adressées entre la publication de la loi n° du cadre relative au développement des transports et le 31 décembre 2030 pour des infrastructures de recharge de véhicules électriques ouvertes au public implantées sur les installations annexes des routes non concédées appartenant au réseau transeuropéen ou au réseau routier national, la prise en charge prévue au 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie pour la part des coûts de raccordement qui ne sont pas constitutifs de coûts de renforcement est portée jusqu'à un maximum de 75 %.
- ③ « Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'énergie et de la voirie nationale, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie, fixe le niveau de la prise en charge, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, de son raccordement, notamment de son coût, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes. »
- ④ II (*nouveau*). – Le code de l'énergie est ainsi modifié :
- ⑤ 1° À la fin du 3° de l'article L. 341-2, la référence : « L. 342-21 » est remplacée par la référence : « L. 342-21-1 » ;
- ⑥ 2° L'article L. 342-2 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑧ – les mots : « le gestionnaire » sont remplacés par les mots : « les gestionnaires », le mot : « doit » est remplacé par le mot : « doivent », les mots : « à son réseau » sont remplacés par les mots : « aux réseaux publics d'électricité » et les mots : « il peut » sont remplacés par les mots : « ils peuvent » ;
- ⑨ – après le mot : « transport », sont insérés les mots : « ou de distribution d'électricité » ;

- ⑩ – est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité prennent en charge la part du coût de ces ouvrages qui n'est pas couverte par les quotes-parts prévues aux articles L. 342-18 et L. 342-21-1. » ;
- ⑪ *b)* Le second alinéa est ainsi modifié :
- ⑫ – les mots : « le gestionnaire » sont remplacés par les mots : « les gestionnaires » ;
- ⑬ – sont ajoutés les mots : « ou de distribution d'électricité » ;
- ⑭ 3° La sous-section 4 de la section 4 du chapitre II du titre IV du livre III est complétée par un article L. 342-21-1 ainsi rédigé :
- ⑮ « *Art. L. 342-21-1.* – Une quote-part des coûts de l'ensemble d'ouvrages mentionné à l'article L. 342-2 peut être mise à la charge du demandeur du raccordement au réseau public de distribution d'électricité d'une installation de consommation ou, le cas échéant, d'un ouvrage du réseau de distribution, dans la mesure où il bénéficiera de la capacité de raccordement offerte par cet ensemble d'ouvrages.
- ⑯ « Cette quote-part est déterminée par la Commission de régulation de l'énergie, sur la partie des ouvrages des réseaux publics de distribution d'électricité permettant de desservir au moins l'installation du demandeur du raccordement et une autre installation. Elle est proportionnelle à la puissance de raccordement de l'installation du demandeur par rapport à la capacité totale offerte par l'ensemble d'ouvrages.
- ⑰ « Cette quote-part n'est exigible qu'au titre des demandes de raccordement formulées pendant un délai, qui ne peut excéder dix ans à compter de la mise en service des ouvrages, fixé par la Commission de régulation de l'énergie. À l'expiration de ce délai, le gestionnaire du réseau de distribution supporte le coût des ouvrages correspondant à la capacité demeurant inutilisée.
- ⑱ « Un décret, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie, détermine les modalités d'application du présent article. »

### **Article 2 bis (nouveau)**

- ① L'article L. 322-8 du code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° Le 4° est complété par les mots : « , notamment en évaluant l'incidence sur le réseau des projets qui lui sont soumis en matière d'insertion des énergies renouvelables, de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, d'aménagement urbain et de planification énergétique » ;
- ③ 2° À la fin du 5°, les mots : « , notamment en évaluant l'incidence sur le réseau des projets qui lui sont soumis en matière d'insertion des énergies renouvelables, de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, d'aménagement urbain et de planification énergétique » sont supprimés.

### **Article 3**

- ① I. – Le III de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par les mots : « ou des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules ».
- ② II. – Le livre des procédures fiscales est ainsi modifié :
- ③ 1° Au second alinéa de l'article L. 113, les mots : « et L. 166 F » sont remplacés par les mots : « , L. 166 F et L. 166-0 FA » ;
- ④ 2° Le 10° du VII de la section II du chapitre III du titre II de la première partie est complété par un article L. 166-0 FA ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 166-0 FA.* – Afin de permettre la mise en œuvre de la procédure prévue à l'article 529-6 du code de procédure pénale, les agents mentionnés au 8° de l'article L. 130-4 du code de la route peuvent obtenir communication par l'administration fiscale, à partir des renseignements relatifs aux nom, prénoms, date et lieu de naissance des personnes physiques concernées, de l'adresse de leur domicile et, à partir de la raison sociale et du numéro d'identification des personnes morales concernées, de l'adresse de leur siège social.
- ⑥ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, définit les modalités d'application du présent article. » ;

- ⑦ 3° Au premier alinéa de l'article L. 166-0 FA, les mots : « à l'article 529-6 » sont remplacés par les mots : « aux articles L. 4223-38 à L. 4223-43 ».
- ⑧ III. – Après le 2° de l'article L. 3333-32 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un 3° ainsi rédigé :
- ⑨ « 3° Le fait de se prévaloir à tort de l'une des exonérations mentionnées aux articles L. 421-207 à L. 421-217-1 du code des impositions sur les biens et services. »
- ⑩ IV. – Le 3° du II entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2029.

## TITRE II

### DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT FERROVIAIRE

#### Article 4

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° (*nouveau*) La seconde phrase du huitième alinéa de l'article L. 2111-10 est ainsi rédigée : « Il a vocation à fixer le niveau d'investissement nécessaire à la pérennisation du réseau et en conséquence à déterminer : » ;
- ③ 2° L'article L. 2111-10-1 est ainsi modifié :
- ④ a) Le I est ainsi modifié :
- ⑤ – à la seconde phrase du premier alinéa, l'année : « 2027 » est remplacée par l'année : « 2029 » et, à la fin, les mots : « approuvés avant le 31 décembre 2019 » sont supprimés ;
- ⑥ – au deuxième alinéa, l'année : « 2027 » est remplacée par l'année : « 2029 » ;
- ⑦ b) À la première phrase du premier alinéa du II, les deux occurrences de l'année : « 2026 » sont remplacées par l'année : « 2028 » et les mots : « approuvés avant le 31 décembre 2019 » sont supprimés.

## Article 5

- ① La sous-section 1 de la section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complétée par un article L. 2111-12-1 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 2111-12-1. – SNCF Réseau peut créer avec des partenaires externes une filiale pour assurer des missions d'exécution et, le cas échéant, de financement de la modernisation du réseau ferré national. Après y avoir été autorisée par l'État, SNCF Réseau peut apporter en jouissance à cette filiale des biens immobiliers dont elle est attributaire ou qu'elle a acquis au nom de l'État en application de l'article L. 2111-20, pour une durée limitée garantissant la continuité du service public dont elle a la charge.
- ③ « Lorsque les biens immobiliers apportés en jouissance à la filiale appartiennent au domaine public, cet apport ne peut excéder soixante-dix ans et ne peut être réalisé qu'à la condition qu'un contrat d'exploitation, conclu entre SNCF Réseau et sa filiale, attribue à SNCF Réseau, à compter de la réalisation de l'apport, l'exploitation des biens apportés et permette l'exercice par SNCF Réseau de ses missions sur ces biens.
- ④ « SNCF Réseau peut mettre fin, pour un motif d'intérêt général, au droit personnel de jouissance dont bénéficie la filiale sur les biens qui lui ont été apportés en jouissance.
- ⑤ « La ou les régions où sont situés les biens immobiliers apportés en jouissance à la filiale sont informées de la réalisation de l'apport une fois qu'il a été réalisé. »

## Article 6

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° La première phrase du IV de l'article L. 2111-20 est complétée par les mots : « ou pour l'acquisition de nouveaux biens immobiliers au nom de l'État, leur aménagement ou leur développement » ;

- ③ 2° L'article L. 2111-20-2 est complété par un III ainsi rédigé :
- ④ « III. – Après accord de l'État, la société SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code peuvent convenir qu'un bien attribué à l'une d'entre elles par l'État sera attribué à l'autre pour l'accomplissement des missions de cette dernière. Le cas échéant, cette attribution emporte transfert des subventions attachées aux actifs concernés.
- ⑤ « Les modalités de changement d'attribution sont fixées par décret en Conseil d'État. »
- ⑥ II. – Un accord entre les différentes entités du groupe public unifié mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports détermine le périmètre des biens immobiliers utiles à l'exploitation ferroviaire dont la propriété ou l'affectation est transférée à leur valeur nette comptable au profit desdites entités. Ce transfert tient compte des usages actuels de ces biens.
- ⑦ Préalablement au transfert, le périmètre des biens, droits et obligations transférés est approuvé par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'économie et du budget au plus tard le 31 décembre 2028, pris après avis des autorités organisatrices régionales de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-3 du code des transports et de l'Autorité de régulation des transports mentionnée à l'article L. 1261-1 du même code.
- ⑧ III. – Les attributions et les transferts prévus au 2° du I et au II du présent article ne donnent lieu au paiement d'aucun impôt, droit ou taxe, ni d'aucune contribution, ni d'aucuns frais perçus au profit du Trésor.
- ⑨ IV (*nouveau*). – Le VI de l'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire est ainsi modifié :
- ⑩ 1° Le second alinéa est ainsi modifié :
- ⑪ a) À la fin de la première phrase, les mots : « et à la valeur vénale, nette de toutes subventions pour les terrains y afférents » sont supprimés ;

⑫ b) Sont ajoutées trois phrases ainsi rédigées : « Les terrains y afférents qui demeurent directement affectés au service public ferroviaire sont apportés gracieusement en jouissance à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande, dans un délai raisonnable qu'elle fixe et pour une durée qu'elle détermine et qui ne peut excéder cinquante ans. Ces apports ne donnent lieu au versement d'aucune somme, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. Dès que les terrains apportés en jouissance à l'autorité organisatrice cessent d'être affectés directement au service public ferroviaire, SNCF Voyageurs peut en reprendre sans délai la jouissance sans compensation pour l'autorité organisatrice concernée. » ;

⑬ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

⑭ « SNCF Voyageurs peut, à la demande de l'autorité organisatrice, transférer un ensemble fonctionnel cohérent d'installations et de voies de service sans qu'il soit nécessaire que ces installations participent à l'exécution du service public ferroviaire. »

⑮ V (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour SNCF Voyageurs du IV du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services.

### **Article 6 bis (nouveau)**

- ① I. – Les matériels ferroviaires mis en service avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005 et transférés ou mis à disposition, à titre onéreux ou gratuit, dans le cadre d'un contrat de service public concourant à la réalisation du transport ferroviaire de voyageurs entre personnes publiques ou entre une personne publique et une personne privée chargée de l'exécution d'un contrat de service public, notamment en application de l'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, sont autorisés à circuler jusqu'à leur fin de vie utile en application du paragraphe 2 de l'entrée 6 du tableau de l'annexe XVII du règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) n° 793/93 du Conseil et le règlement (CE) n° 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission. Les stocks de pièces consommables et réparables qui sont fournis en dotation à l'occasion du transfert ou de la mise à disposition de ces matériels peuvent également être utilisés jusqu'à leur fin de vie utile, conformément aux dispositions précitées.
- ② II. – En cas de transfert des matériels roulants et des stocks de pièces consommables et réparables mentionnés au I du présent article, les articles L. 521-17, L. 521-18 et le 7° de l'article L. 521-21 du code de l'environnement ne s'appliquent pas.
- ③ III. – Préalablement au transfert ou à la mise à disposition des matériels mentionnés au I, la personne procédant à ce transfert ou à cette mise à disposition communique au futur exploitant, mainteneur, concessionnaire ou détenteur l'ensemble des informations en sa possession relatives à la présence, à la localisation et à la gestion des substances dangereuses, en ce qui concerne les risques associés.

- ④ À ce titre, sont transmis dans la limite des informations effectivement détenues par la personne procédant à ce transfert ou à cette mise à disposition :
- ⑤ 1° La liste exhaustive des matricules des matériels roulants pouvant contenir des substances dangereuses connues par la personne procédant à ce transfert ou à cette mise à disposition à la date du transfert, assortie, pour chacun d'eux, d'une description des éléments dangereux, incluant la nature des composants concernés ainsi que leur localisation au sein des matériels connue à la date du transfert, à savoir :
- ⑥ a) Toutes les données relatives aux matériels roulants concernés issues de l'inventaire des substances recensées tel que la « Base Fibres » ;
- ⑦ b) Les conclusions des prélèvements et repérages avant travaux réalisés sur ces matériels, y compris ceux effectués antérieurement à la demande ;
- ⑧ c) Le cas échéant, les plans d'action spécifiquement élaborés à la demande de l'inspection du travail, pour prévenir les risques relatifs à la présence de substances dangereuses, pour un ou plusieurs matériels roulants ;
- ⑨ 2° Une attestation certifiant l'exhaustivité des informations transmises et confirmant qu'elles sont établies à la meilleure connaissance de la personne procédant au transfert ou à la mise à disposition, en sa qualité de propriétaire, détenteur et entité en charge de la maintenance.
- ⑩ Les informations mentionnées au présent III sont celles dont la personne procédant au transfert ou à la mise à disposition a connaissance à la date de la demande.
- ⑪ Ces informations sont fournies par la personne procédant au transfert ou à la mise à disposition dans un délai qui ne peut excéder six mois.
- ⑫ Les autorités organisatrices mentionnées à l'article L. 1231-3 du code des transports peuvent saisir l'Autorité de régulation des transports en cas de difficulté relative à la transmission, à la complétude ou à la fiabilité de ces informations.
- ⑬ À la suite du transfert des matériels ou de leur mise à disposition, les exploitants, mainteneurs et détenteurs de ces matériels effectuent, sous leur seule responsabilité, toutes les diligences nécessaires pour s'assurer que ces matériels sont utilisés, maintenus et détenus dans des conditions ne portant pas atteinte à la santé humaine et à l'environnement.

- ⑭ IV. – Le I de l’article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑮ « Un mécanisme de remboursement des sommes provisionnées par les autorités organisatrices de la mobilité pour prévoir le démantèlement des matériels roulants comportant des substances dangereuses est mis en place par l’opérateur chargé de l’exécution d’un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, à hauteur des sommes effectivement payées à l’opérateur, au bénéfice de l’autorité organisatrice qui les a financées.
- ⑯ « L’éventuel produit de placement de la trésorerie positif, généré entre la constitution de la provision et le remboursement de cette dernière en application de l’avant-dernier alinéa du présent I, donne lieu à un reversement par l’opérateur chargé de l’exécution d’un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs à l’autorité organisatrice, dans des conditions définies par décret. »

### **Article 7**

- ① À la sous-section 4 de la section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, il est rétabli un article L. 2111-23 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2111-23.* – La société SNCF Réseau ainsi que sa filiale mentionnée au 5° de l’article L. 2111-9 ont qualité pour passer en la forme administrative les actes mentionnés au premier alinéa de l’article L. 1212-1 du code général de la propriété des personnes publiques et réalisés au nom de l’État en application de l’article L. 2111-20 du présent code. L’article L. 1212-4 du code général de la propriété des personnes publiques s’applique aux actes passés en application du présent article. »

## Article 8

- ① L'article L. 515-16-1 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Lorsqu'un projet d'infrastructure ferroviaire fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, l'acte déclarant d'utilité publique le projet peut emporter des dérogations aux interdictions et aux prescriptions fixées par les plans de prévention des risques technologiques mentionnées au même premier alinéa. Ces dérogations ne doivent conduire ni à porter atteinte à l'économie générale du plan, ni à aggraver les risques existants, ni à accroître la vulnérabilité. L'acte déclarant d'utilité publique définit les conditions particulières auxquelles est subordonnée la réalisation du projet. L'enquête publique mentionnée à l'article L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur les dérogations au plan. Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent alinéa. »

## Article 9

- ① Le chapitre unique du titre V du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complété par des articles L. 2151-5 à L. 2151-7 ainsi rédigés :
- ② « *Art. L. 2151-5.* – Afin de permettre aux entreprises ferroviaires de respecter leurs obligations relatives au droit d’information des voyageurs et, le cas échéant, celles relatives à la fourniture d’une assistance, au remboursement, à la poursuite du voyage ou au réacheminement, à l’indemnisation ainsi qu’au traitement des plaintes, prévues en application du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, les autorités organisatrices de transport ferroviaire de voyageurs, les fournisseurs de services numériques multimodaux, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de la vente de voyages et de séjours immatriculés au registre mentionné à l’article L. 141-3 du code du tourisme et toute personne habilitée à vendre des titres de transport ferroviaire communiquent à l’entreprise ferroviaire dont elles ont distribué un titre de transport ferroviaire, avant le début de l’exécution programmée du service de transport concerné, les informations suivantes :
- ③ « 1° L’identité, lorsque le titre de transport est nominatif, et, le cas échéant, les coordonnées personnelles du voyageur titulaire du titre de transport ;
- ④ « 2° Les données de voyage de la prestation commercialisée lorsque le titre de transport constitue un billet direct, au sens du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 précité.
- ⑤ « Les conditions d’application du présent article sont fixées par décret en Conseil d’État après avis de la Commission nationale de l’informatique et des libertés.

- ⑥ « *Art. L. 2151-6 (nouveau)*. – Sans préjudice des droits ouverts par le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, lorsqu'un billet a été acheté dans le cadre d'une seule transaction commerciale, les voyageurs ferroviaires réalisant un trajet qui comporte une ou plusieurs correspondances bénéficient d'un droit à la poursuite du voyage vers la destination finale dans les meilleurs délais. En conséquence, le voyageur ayant manqué une ou plusieurs correspondances en raison d'un retard ou de l'annulation d'un ou de plusieurs services précédents a le droit de monter à bord de tout autre train que celui pour lequel il avait acquis un billet assurant la poursuite de son trajet vers sa destination finale dans les meilleurs délais, quelle que soit l'entreprise ferroviaire assurant cette prestation de transport, sans coût supplémentaire. Cet autre train appartient à la même catégorie de services mentionnés aux articles L. 2121-1, L. 2121-3 et L. 2121-12 du présent code que celle correspondant au train dont le voyageur a manqué la correspondance ou, en cas d'absence de train de cette catégorie dans un délai raisonnable, à une autre catégorie de services mentionnés aux mêmes articles L. 2121-1, L. 2121-3 et L. 2121-12. En cas d'absence de place disponible dans cet autre train, le voyageur se voit proposer de monter à bord, sans garantie de place assise, sous réserve du respect des obligations de sécurité incombant à l'entreprise ferroviaire concernée.
- ⑦ « Ce droit ne donne pas lieu au versement d'une compensation financière entre les entreprises ferroviaires.
- ⑧ « Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret.
- ⑨ « *Art. L. 2151-7 (nouveau)*. – Pour l'application de l'article L. 2151-6, le distributeur du billet communique aux entreprises ferroviaires assurant les différents segments du trajet, les données de voyage des prestations commercialisées.
- ⑩ « Lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à un manquement de correspondance, il communique immédiatement ces données à l'ensemble des entreprises ferroviaires assurant des prestations de transport sur la ligne ferroviaire concernée, afin de permettre la poursuite du voyage vers la destination finale dans les meilleurs délais.

- ⑪ « Pour l'application du premier alinéa du présent article, les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices de transport ferroviaire de voyageurs veillent à ce que le distributeur soit en mesure de transmettre aux entreprises ferroviaires susceptibles de prendre en charge un voyageur en rupture de correspondance les données de voyage relatives à chaque segment de son trajet ferroviaire.
- ⑫ « Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. »

### **Article 9 bis (nouveau)**

- ① I. – La section 3 du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 1115-10 est ainsi modifié :
- ③ a) Le II est ainsi modifié :
- ④ – à la première phrase du 1°, après les mots : « ensemble des services », sont insérés les mots : « que l'autorité compétente lui autorise de vendre » ;
- ⑤ – à la première phrase du 2°, après la référence : « 3° », est insérée la référence : « , 3° bis » ;
- ⑥ – après le même 2°, il est inséré un 2° bis ainsi rédigé :
- ⑦ « 2° bis Lorsqu'il assure la vente d'un service librement organisé mentionné aux articles L. 2121-12, L. 3111-17 et L. 3421-2 du présent code, le gestionnaire d'un service librement organisé sur un itinéraire identique ou similaire peut de droit obtenir la commercialisation de ses produits tarifaires par le fournisseur de service numérique multimodal dans des conditions raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées, notamment en matière de rémunération dudit service numérique multimodal. Cette disposition ne s'applique pas au service numérique multimodal dont le fournisseur est directement l'opérateur de l'ensemble des services dont il assure la vente ; »
- ⑧ b) À la deuxième phrase du III, après le mot : « conditions », sont insérés les mots : « , notamment, dans le cas mentionné au 1° dudit I en matière de rémunération du fournisseur de service numérique multimodal, » ;

- ⑨ c) Après le même III, sont insérés des III *bis* à III *quater* ainsi rédigés :
- ⑩ « III *bis*. – Par dérogation au III, le gestionnaire des services mentionnés aux 1° et 2° du I de l'article L. 1115-11 peut ne pas rémunérer le fournisseur d'un service numérique multimodal délivrant ses produits tarifaires dans le cas mentionné au 1° du I du présent article si le gain économique qui lui est apporté par le fournisseur de service numérique multimodal est nul ou négligeable.
- ⑪ « III *ter*. – Par dérogation au III, dans le cas mentionné au 1° du I, un service numérique multimodal dont le fournisseur est une autorité organisatrice de la mobilité ou un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 ou une personne privée agissant pour le compte de l'une de ces personnes publiques peut assurer à sa demande la vente de services mentionnés aux 1° et 2° du I de l'article L. 1115-11 dans des conditions contractuelles libres, le cas échéant sans rémunération.
- ⑫ « III *quater* (nouveau). – Par dérogation au III, le fournisseur d'un service proposant une solution de dématérialisation et de stockage de titres de transport dont l'usage est nécessaire pour assurer ces fonctionnalités sur certains terminaux peut vendre directement dans son interface de stockage des titres de transport, à la condition de ne pas être rémunéré à cet effet. La possibilité ouverte à ce dernier de vendre directement dans cette interface de stockage des titres de transport ne peut pas être regardée comme portant atteinte au caractère raisonnable, équitable, transparent et proportionné des contrats mentionnés au même III, conclus entre l'autorité organisatrice de la mobilité et les fournisseurs de services numériques multimodaux. » ;
- ⑬ 2° Le I de l'article L. 1115-11 est ainsi modifié :
- ⑭ a) Le 1° est complété par les mots : « , à l'exception des abonnements d'une validité strictement supérieure à une semaine et des produits tarifaires reposant sur une facturation a posteriori d'une fréquence inférieure ou égale à un mois » ;

- ⑮ b) Après le 3<sup>o</sup>, il est inséré un 3<sup>o bis</sup> ainsi rédigé :
- ⑯ « 3<sup>o bis</sup> Les services librement organisés mentionnés aux articles L. 2121-12, L. 3111-17 et L. 3421-2 ainsi que les services faisant l’objet d’obligations de service public mentionnés à l’article L. 5431-2, lorsque le fournisseur du service numérique multimodal est une personne mentionnée à l’article L. 211-1 du code du tourisme ou une autorité organisatrice de la mobilité ou un syndicat mixte mentionné à l’article L. 1231-10 du présent code et justifiant de garanties équivalentes aux garanties mentionnées au II de l’article L. 211-18 du code du tourisme ; ».
- ⑰ II (*nouveau*). – Les troisième à cinquième alinéas du *a* du 1<sup>o</sup> et le *b* du 2<sup>o</sup> du I entrent en vigueur à compter du 31 décembre 2027.

### **Article 9 ter (*nouveau*)**

- ① La section 3 du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1115-12-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1115-12-1.* – Les formats numériques que doivent respecter les données issues des interfaces des services numériques de vente des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 1243-6 et L. 2121-1 sont définis par voie réglementaire, afin d’assurer leur interopérabilité. »

### **Article 9 quater (nouveau)**

- ① Après la section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 *bis* ainsi rédigée :
- ② « *Section 1 bis*
- ③ « *Dispositions relatives à l'harmonisation de certaines catégories tarifaires*
- ④ « *Art. L. 1231-6. – Un décret, pris après avis de l'association Régions de France et du groupement des autorités responsables de transport, définit le critère d'âge que doivent respecter les catégories tarifaires des enfants, des jeunes et des seniors ainsi que les critères que doivent respecter les catégories tarifaires relatives aux étudiants, apprentis et stagiaires, appliquées, le cas échéant, par les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 2121-1, L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1243-6 dans le cadre des services de transports qu'elles proposent. »*

### **Article 10**

- ① I. – Le livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° (*nouveau*) L'article L. 2111-25 est ainsi modifié :
- ③ a) À la troisième phrase du premier alinéa, le mot : « trois » est remplacé par le mot : « cinq » ;

- ④ b) Le deuxième alinéa est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑤ « En vue d’inciter les services librement organisés de transport de voyageurs à assurer des dessertes ferroviaires pertinentes en matière d’aménagement du territoire, SNCF Réseau peut définir des segments de marché spécifiques pour les services assurant ces dessertes. Sur chacun de ces segments de marché, le niveau total des redevances ne peut pas dépasser le coût directement imputable à l’exploitation des services ferroviaires, sauf si le dépassement décidé, le cas échéant, par SNCF Réseau permet à une entreprise ferroviaire efficacement gérée de dégager un bénéfice raisonnable au titre de l’exploitation de ces services sur le segment de marché concerné. Toutefois, pour les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d’aménagement du territoire qui ont pour objet d’assurer des arrêts intermédiaires, SNCF Réseau n’est pas tenu de définir un segment de marché spécifique et peut appliquer une modulation tarifaire.
- ⑥ « Les segments de marché définis pour les services librement organisés de transport de voyageurs qui n’assurent pas une desserte ferroviaire pertinente en matière d’aménagement du territoire peuvent être soumis à des majorations de redevance dans la limite de la soutenabilité financière de ces majorations pour une entreprise ferroviaire efficacement gérée. » ;
- ⑦ 2° (*nouveau*) La section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II est complétée par un article L. 2121-12-1 ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 2121-12-1.* – En cas de difficulté économique persistante dans l’exploitation d’une desserte pertinente en matière d’aménagement du territoire au titre d’un service librement organisé, l’entreprise ferroviaire en informe la région concernée, si la desserte est d’intérêt régional, ou l’État, si la desserte est d’intérêt national. La région lui indique si elle envisage de faire application de l’article L. 2121-4-2. L’État lui indique s’il envisage de faire application de l’article L. 2121-1-1.
- ⑨ « Le document de référence du réseau précise les modalités selon lesquelles le gestionnaire d’infrastructure garantit le maintien d’un niveau de desserte conforme aux objectifs nationaux d’aménagement du territoire et d’égalité d’accès aux services de transport.
- ⑩ « Constitue une desserte structurante toute desserte à grande vitesse assurant une fonction d’armature nationale, reliant régulièrement les grands pôles urbains, les villes moyennes et les territoires ruraux.

- ⑪ « Le gestionnaire d'infrastructure veille à ce que les décisions d'allocation de capacité, les travaux programmés ou les évolutions d'offre n'entraînent pas une dégradation substantielle des dessertes structurantes, appréciée au regard de la fréquence, du temps de parcours, de la régularité et de l'accessibilité.
- ⑫ « Toute modification substantielle d'une desserte à grande vitesse fait l'objet d'une évaluation territoriale préalable, analysant ses impacts socio-économiques et sa compatibilité avec les objectifs d'équité territoriale. Cette évaluation est transmise aux autorités organisatrices concernées et rendue publique. » ;
- ⑬ 3° (*nouveau*) Après l'article L. 2122-4-1, il est inséré un article L. 2122-4-1-1 A ainsi rédigé :
- ⑭ « Art. L. 2122-4-1-1 A. – Lorsque les perturbations des circulations opérées par un opérateur ferroviaire qui lui sont directement imputables, notamment des retards répétés qui ne sont pas liés à une défaillance de l'infrastructure ferroviaire, perturbent de façon significative, durable et régulière les circulations opérées par les autres opérateurs, ou amènent ces derniers à prendre en charge régulièrement des voyageurs en application de l'article L. 2151-6 en nombre disproportionné par rapport aux capacités résiduelles de leur matériel roulant, le gestionnaire d'infrastructure peut retirer les capacités ferroviaires correspondant aux itinéraires concernés si l'opérateur n'est pas en mesure de démontrer sa capacité à résoudre ces difficultés dans un délai raisonnable et proportionné. » ;
- ⑮ 4° Après la première phrase du premier alinéa de l'article L. 2122-5, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le document de référence du réseau prend en compte notamment les enjeux d'aménagement du territoire en termes de transport ferroviaire de voyageurs et de fret ferroviaire et prévoit des dispositifs incitatifs à cet effet. » ;
- ⑯ 5° (*nouveau*) L'article L. 2122-6 est complété par deux phrases ainsi rédigées : « Le gestionnaire d'infrastructure peut prévoir, après avis conforme de l'Autorité de régulation des transports, dans des conditions transparentes et non discriminatoires, que les capacités faisant l'objet de l'accord-cadre comportent des dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire. Si les capacités d'infrastructure ferroviaires disponibles ne permettent pas de satisfaire l'ensemble des demandes formulées par les candidats, le gestionnaire d'infrastructure peut tenir compte, dans la conclusion de l'accord-cadre, de critères relatifs aux enjeux d'aménagement du territoire. »

- ⑰ II (*nouveau*). – Par dérogation au 1° du I du présent article, les principes et montants des redevances perçues pour les horaires de service de 2027 à 2029 peuvent être fixés sur une période de trois ans et les principes et montants des redevances perçues pour les horaires de service de 2030 à 2033 peuvent être fixés sur une période de quatre ans.
- ⑱ III (*nouveau*). – Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2111-25 du code des transports, dans leur rédaction résultant du *b* du 1° du I, s'appliquent à compter de la première tarification pluriannuelle publiée après la promulgation de la présente loi.

### TITRE III

## DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS EN COMMUN

### CHAPITRE I<sup>ER</sup>

#### **Services express régionaux métropolitains et renforcement des missions de la Société des grands projets**

#### **Article 11**

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1215-8 est ainsi modifié :
- ③ a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- ④ « Pour la mise en œuvre de chaque projet de service express régional métropolitain défini à l'article L. 1215-6, l'État, les autorités organisatrices de la mobilité, les maîtres d'ouvrage et les personnes morales participant à son financement ou à sa coordination constituent une structure locale de gouvernance qui a pour mission de veiller à la livraison de l'ensemble des services, ouvrages, matériels et infrastructures de transport nécessaires à la réalisation de ce projet. Cette structure locale exerce sa mission dans le respect des prérogatives et des compétences dévolues aux autorités organisatrices de la mobilité, aux maîtres d'ouvrages et aux gestionnaires d'infrastructure et d'installation de service concernés. » ;
- ⑤ b) Au début du deuxième alinéa, les mots : « Le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination mentionné » sont remplacés par les mots : « La structure locale de gouvernance mentionnée » ;

- ⑥ c) Le troisième alinéa est ainsi modifié :
- ⑦ – au début, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Cette structure peut prendre la forme d'un groupement d'intérêt public, dans les conditions prévues aux articles 98 à 102 de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit. » ;
- ⑧ – à la première phrase, les mots : « la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 précitée, le groupement d'intérêt public prévu au premier alinéa du présent article » sont remplacés par les mots : « cette même loi, ce groupement d'intérêt public » et le mot : « est » est remplacé par les mots : « peut être » ;
- ⑨ d) Le quatrième alinéa est ainsi modifié :
- ⑩ – au début, les mots : « Le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination mentionné au même premier alinéa » sont remplacés par les mots : « La structure locale de gouvernance mentionnée au premier alinéa du présent article » ;
- ⑪ – après le mot : « respect », la fin est ainsi rédigée : « du programme, du financement, des coûts et du calendrier des services, ouvrages, matériels et infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre du projet de service express régional métropolitain. » ;
- ⑫ e) Après le mot : « entre », la fin du cinquième alinéa est ainsi rédigée : « les membres de cette structure. » ;
- ⑬ f) À la première phrase du septième alinéa et aux 2° et 3°, après les mots : « réalisation des », sont insérés les mots : « projets de services, de matériels et d' » ;
- ⑭ g) Le dernier alinéa est ainsi modifié :
- ⑮ – au début de la première phrase, les mots : « Le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination mentionné » sont remplacés par les mots : « La structure locale de gouvernance mentionnée » ;
- ⑯ – la seconde phrase est supprimée ;
- ⑰ 2° L'article L. 2111-13 est ainsi modifié :
- ⑱ a) Au 2°, après le mot : « projets », sont insérés les mots : « ou de ses filiales » ;

- ⑲ *b)* Au 3°, après le mot : « projets », sont insérés les mots : « et ses filiales ».
- ⑳ II. – La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifiée :
- ㉑ 1° Au début du second alinéa du II de l'article 7, sont ajoutées trois phrases ainsi rédigées : « L'établissement public Société des grands projets a également pour mission de contribuer au développement des services express régionaux métropolitains en participant à leur financement ou à leur coordination. Il met à la disposition de l'État et des collectivités territoriales son expertise en matière de maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie financière. Il partage son expérience en matière de coordination d'opérations complexes et multimodales. » ;
- ㉒ 2° L'article 20-3 est ainsi modifié :
- ㉓ *a)* Au A du I, qui devient un I, les mots : « B du présent I » sont remplacés par les mots : « A du II du présent article » ;
- ㉔ *b)* Le B du même I, qui devient le A d'un II, est ainsi modifié :
- ㉕ – après le 2°, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
- ㉖ « Les désignations mentionnées aux 1° et 2° du présent A s'effectuent conformément à l'article L. 2422-13 du code de la commande publique.
- ㉗ « B. – L'établissement public Société des grands projets peut suppléer un maître d'ouvrage à sa demande, lorsque ce dernier estime que cela permet la réalisation du projet de service express régional métropolitain dans les délais et le respect de la trajectoire financière prévus par la structure locale de gouvernance mentionnée à l'article L. 1215-8 du code des transports, dans les cas et selon les modalités suivants : » ;
- ㉘ – les 3° à 5° deviennent des 1° à 3° ;
- ㉙ – à la fin du 4°, les mots : « audit article L. 2111-13 » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 2111-13 du même code » ;

- ③⑩ – après le 5°, sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :
- ③⑪ « Dans les cas prévus aux 1° à 3° du présent B, une convention est conclue entre le maître d’ouvrage et la Société des grands projets pour prévoir les conditions de cette suppléance, notamment la prise en charge éventuelle par le maître d’ouvrage des coûts que la Société des grands projets supporte à ce titre.
- ③⑫ « Lorsque la Société des grands projets supplée déjà un maître d’ouvrage situé dans le ressort du service express régional métropolitain, l’article L. 2422-12 du code de la commande publique peut être mis en œuvre pour lui transférer d’autres maîtrises d’ouvrages. » ;
- ③⑬ c) Le C dudit I est ainsi modifié :
- ③⑭ – au premier alinéa, les mots : « B du présent I » sont remplacés par les mots : « A du présent II » ;
- ③⑮ – au dernier alinéa, les mots : « 3° à 5° du B du présent I » sont remplacés par les mots : « 1° à 3° du B du présent II », les mots : « des mêmes 3° à 5° » sont remplacés par les mots : « des mêmes 1° à 3° » et, à la fin, les mots : « font l’objet d’une convention entre la Société des grands projets et les collectivités territoriales ou leurs groupements qui l’ont désignée maître d’ouvrage » sont remplacés par les mots : « sont prévues par la convention mentionnée au même B » ;
- ③⑯ d) Le D du même I, qui devient un III, est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les conditions dans lesquelles l’établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent participer au financement de tels projets, individuellement ou de manière globale, la nature des projets financés et les règles d’affectation des ressources à ces derniers, sont définies par décret en Conseil d’État. » ;
- ③⑰ e) Après le même D, il est inséré un IV ainsi rédigé :
- ③⑱ « IV. – L’établissement public Société des grands projets et ses filiales dont l’objet concourt à la réalisation des missions définies aux I et II du présent article peuvent coordonner l’ensemble de la réalisation des services, ouvrages, matériels et infrastructures mentionnés au même I sur désignation des personnes morales concourant au financement du projet.

- ③⑨ « Lorsque l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales participent au financement des projets mentionnés au III, cet établissement ou ses filiales peuvent coordonner l'ensemble de la réalisation des services, ouvrages, matériels et infrastructures mentionnés au II. » ;
- ④⑩ *f)* Le II est abrogé ;
- ④① 3° L'article 20-4 est ainsi modifié :
- ④② *a)* Le I est ainsi modifié :
- ④③ – à la première phrase, le mot : « peut » est remplacé par les mots : « ou ses filiales peuvent » ;
- ④④ – à la seconde phrase, le mot : « ses » est remplacé par le mot : « leurs » ;
- ④⑤ *b)* Le II est ainsi modifié :
- ④⑥ – le premier alinéa est complété par les mots : « et de ses filiales » ;
- ④⑦ – à la première phrase du dernier alinéa, après la première occurrence du mot : « projets », sont insérés les mots : « ou de ses filiales ».

## CHAPITRE II

### **Financement des autorités organisatrices de la mobilité**

#### **Article 12**

- ① L'article L. 1221-5 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Ces tarifs sont indexés, chaque année, sur la base d'un coefficient égal à l'évolution de la moyenne annuelle des prix à la consommation, hors tabac, sauf décision contraire de l'autorité organisatrice. Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »

### CHAPITRE III

## Simplifier et améliorer l'offre de service pour les voyageurs

### Article 13

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1231-5 est ainsi modifié :
- ③ a) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :
- ④ – à la première phrase, après les mots : « d'employeurs, », sont insérés les mots : « ou, à défaut, des représentants des employeurs autres que ces derniers, » ;
- ⑤ – sont ajoutées deux phrases ainsi rédigées : « Il comprend également au moins un représentant d'associations représentatives des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite agréées au niveau national ainsi qu'au moins un représentant des professionnels de santé désigné par les ordres professionnels concernés ou, à défaut, par les fédérations représentatives des établissements de santé et des établissements et services médico-sociaux mentionnés respectivement aux articles L. 6111-1 du code de la santé publique et L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles. Ces représentants participent avec voix consultative aux délibérations du comité portant sur les questions tarifaires et d'accessibilité des services de transport. » ;
- ⑥ b) La seconde phrase du quatrième alinéa est complétée par les mots : « ainsi qu'avant toute réforme tarifaire substantielle, dont les impacts socio-économiques prévisibles lui sont présentés » ;
- ⑦ c) (*nouveau*) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑧ « Les avis ou recommandations du comité des partenaires sont rendus publics. » ;

- ⑨ 2° L'article L. 1231-8 est ainsi modifié :
- ⑩ a) Au premier alinéa, les mots : « dont les ressorts territoriaux sont inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci, à l'exception des communautés de communes et à l'exception de la région lorsqu'elle exerce la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité en application du II de l'article L. 1231-1, » sont remplacés par les mots : « mentionnées à l'article L. 1231-1 de plus de 100 000 habitants et les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-3 » ;
- ⑪ b) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :
- ⑫ « Elles établissent un rapport sur les moyens et les ressources dévolus à la mise en œuvre de la compétence d'organisation de la mobilité. Le rapport indique notamment les recettes fiscales et tarifaires ainsi que les dépenses de fonctionnement et d'investissement destinées au financement des services de transport et de toute action relevant de la compétence d'autorité organisatrice. Ce rapport précise la part du versement destiné au financement des services de mobilité mentionné à l'article L. 4332-8-1 du code général des collectivités territoriales acquittée d'un côté par les employeurs privés et de l'autre par les employeurs publics. Le rapport est transmis chaque année au comité des partenaires mentionné à l'article L. 1231-5 du présent code. »

#### **Article 14**

- ① L'article L. 1115-5 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « En outre, une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales peut conclure avec un État limitrophe une convention portant sur l'organisation et la coordination transfrontalières de services publics de transport de personnes mentionnés à l'article L. 1221-1 du code des transports, relevant de sa compétence, si la signature de la convention a été préalablement autorisée par le représentant de l'État. La convention est dénoncée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales à la demande de l'État, si celui-ci estime qu'elle est devenue contraire aux engagements internationaux de la France. »

### **Article 14 bis (nouveau)**

- ① La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1231-6 ainsi rétabli :
- ② « *Art. L. 1231-6.* – Les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent conclure une convention afin d'organiser un ou plusieurs services de mobilité qui desservent leurs ressorts territoriaux.
- ③ La région est partie à la convention.
- ④ « Cette convention de coopération visant à l'organisation commune des services de mobilité est conclue en vue d'atteindre des objectifs que ces autorités organisatrices de la mobilité ont en commun et en réponse à des considérations d'intérêt général.
- ⑤ « La convention détermine le ou les services de mobilité mis en commun, fixe sa durée ainsi que les modalités de son renouvellement. Elle détermine également le cadre financier dans lequel s'exerce cette coopération ainsi que ses moyens de fonctionnement. La convention prévoit, le cas échéant, les modalités de sa résiliation anticipée.
- ⑥ « Une autorité organisatrice de la mobilité régionale peut conclure directement la convention avec une autorité organisatrice de la mobilité. »

### **Article 15**

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° A (*nouveau*) Après l'article L. 1214-2-1, il est inséré un article L. 1214-2-1-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 1214-2-1-1.* – Le plan de mobilité comporte un volet relatif à la mobilité solidaire, durable et inclusive. Ce volet présente les actions associées aux différents facteurs de risques d'isolement parmi lesquels les situations de chômage, de handicap, d'âge, de genre et de précarité économique identifiés dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est compatible avec le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire mentionné à l'article L. 1215-3. » ;

- ④ 1° Après l'article L. 1214-2-2, il est inséré un article L. 1214-2-3 ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1214-2-3.* – Lorsque l'établissement du plan de mobilité est obligatoire en application de l'article L. 1214-3, de l'article L. 1214-9 ou de l'article L. 1214-12-1, ce plan comprend un volet relatif à la planification des capacités d'accueil des services réguliers de transports collectifs routiers de voyageurs par autobus et autocar, autres que les capacités d'accueil spécifiques aux services de transports scolaires, dans des gares routières et autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1. Cette planification prend en compte l'évolution prévisible des services réguliers sur le territoire, y compris les services librement organisés. À cette fin, l'autorité organisatrice de la mobilité se voit transmettre, à sa demande, par les entreprises assurant des services librement organisés par autocar sur son territoire, les prévisions d'évolution de ces services sur une période de trois ans. » ;
- ⑥ 2° À l'article L. 1214-12, après la référence : « L. 1214-2-2, », est insérée la référence : « L. 1214-2-3, » ;
- ⑦ 3° Au second alinéa de l'article L. 1214-12-1, après la référence : « L. 1214-2, », est insérée la référence : « L. 1214-2-3, » ;
- ⑧ 4° Le I de l'article L. 1231-1-1 est complété par un 7° ainsi rédigé :
- ⑨ « 7° Planifier et réaliser des capacités d'accueil pour les services réguliers collectifs de transports routiers de voyageurs par autobus et autocar dans des gares routières et autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1, adaptées à la coexistence éventuelle de services urbains et non urbains, y compris de services librement organisés. Cette compétence s'exerce sans préjudice de la liberté de création ou d'aménagement de gares routières ou d'autres aménagements de transport routier prévue à l'article L. 3114-2-1. » ;

- ⑩ 5° Après l'article L. 1231-8, il est inséré un article L. 1231-8-1 ainsi rédigé :
- ⑪ « *Art. L. 1231-8-1.* – Toute autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 dont le ressort territorial compte plus de 200 000 habitants garantit l'existence, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2032, d'au moins une gare routière ou d'un autre aménagement de transport routier définis à l'article L. 3114-1, répondant à des spécifications proportionnées aux flux de voyageurs par autobus ou autocar, relevant notamment de services librement organisés, définies par un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des transports. Ces spécifications sont notamment relatives au niveau d'équipements et de qualité de service proposés aux usagers et aux transporteurs et à l'interconnexion avec les autres modes et réseaux de transport, afin de favoriser l'intermodalité. Cette exigence est réputée satisfaite si un tel aménagement existe sur son ressort territorial, ou permet de le desservir de manière équivalente selon des modalités définies par le même décret en Conseil d'État, y compris lorsque cet aménagement relève d'une autre personne morale. Ces modalités tiennent compte, notamment, de la localisation de l'aménagement, de son interconnexion avec les autres modes et réseaux de transport, de son dimensionnement et de la qualité de service offerte. » ;
- ⑫ 6° L'article L. 1241-1 est ainsi modifié :
- ⑬ a) Après le 6° du I, il est inséré un 7° ainsi rédigé :
- ⑭ « 7° Planifier et réaliser des capacités d'accueil pour les services réguliers collectifs de transports routiers de voyageurs par autobus et autocar dans des gares routières et autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1, adaptées à la coexistence éventuelle de services urbains et non urbains, y compris de services librement organisés. Cette compétence s'exerce sans préjudice de la liberté de création ou d'aménagement de gares routières ou d'autres aménagements de transport routier prévue à l'article L. 3114-2-1. » ;
- ⑮ b) Il est ajouté un V ainsi rédigé :
- ⑯ « V. – Ile-de-France Mobilités garantit l'existence d'au moins une gare routière ou d'un autre aménagement de transport routier définis à l'article L. 3114-1 pour desservir son ressort territorial dans les conditions prévues à l'article L. 1231-8-1. » ;

- ⑰ 7° L'article L. 1243-6 est ainsi modifié :
- ⑱ a) Le I est complété par un 5° ainsi rédigé :
- ⑲ « 5° De planifier et réaliser des capacités d'accueil pour les services réguliers collectifs de transports routiers de voyageurs par autobus et autocar dans des gares routières et autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1, adaptées à la coexistence éventuelle de services urbains et non urbains, y compris de services librement organisés. Cette compétence s'exerce sans préjudice de la liberté de création ou d'aménagement de gares routières ou d'autres aménagements de transport routier prévue à l'article L. 3114-2-1. » ;
- ⑳ b) Le III est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ㉑ « Elle garantit, en lieu et place de ses membres, l'existence d'au moins une gare routière ou d'un autre aménagement de transport routier définis à l'article L. 3114-1 pour desservir son ressort territorial dans les conditions prévues à l'article L. 1231-8-1. » ;
- ㉒ 8° (*nouveau*) Après la section 2 du chapitre IV du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie, est insérée une section 2 *bis* ainsi rédigée :
- ㉓ « Section 2 bis
- ㉔ « **Gouvernance**
- ㉕ « Art. L. 3114-7-1. – La gestion des grandes gares routières et autres grands aménagements de transport routier est suivie par un comité de concertation. Ce comité est notamment composé de représentants du gestionnaire de la gare ou de l'aménagement, des autorités organisatrices de la mobilité et des autres collectivités territoriales concernées, des entreprises assurant des services réguliers de transports collectifs routiers de voyageurs, y compris des services librement organisés, et des usagers. Il est notamment consulté sur les projets d'investissement dans et autour de la gare routière ou de l'aménagement de transport routier, les services proposés, la coordination des offres et la multimodalité, l'information des voyageurs, la qualité de service et, de façon générale, sur toute question relative aux prestations rendues dans la gare routière ou l'aménagement de transport routier.
- ㉖ « Le présent article n'est pas applicable aux gares routières et autres aménagements de transport routier exclusivement destinés aux services de transport urbain.

- ②⑦ « Un décret, pris après avis de l’Autorité de régulation des transports, précise les conditions d’application du présent article, notamment le seuil de fréquentation annuelle à partir duquel une gare routière ou un autre aménagement de transport routier est concerné par cette obligation.
- ②⑧ « *Art. L. 3114-7-2.* – La décision de fermeture d’une gare routière ou d’un autre aménagement de transport routier mentionné à l’article L. 3114-7-1 fait l’objet d’une consultation préalable du comité de concertation prévu au même article L. 3114-7-1. Dans le cadre de cette consultation, tout membre du comité peut saisir l’Autorité de régulation des transports afin qu’elle rende un avis sur le caractère essentiel de l’aménagement pour la desserte du ressort territorial de l’autorité organisatrice de la mobilité.
- ②⑨ « Pour apprécier le caractère essentiel de la gare ou de l’aménagement pour la desserte du ressort territorial de l’autorité organisatrice de la mobilité, l’Autorité prend en compte, notamment, le niveau de fréquentation de l’équipement en nombre de voyageurs, le nombre d’habitants du ressort territorial de l’autorité organisatrice de la mobilité où il se situe et l’existence d’autres d’aménagements au sein du même ressort territorial. Cet avis peut, le cas échéant, proposer des solutions de substitution afin d’assurer la continuité du service. L’Autorité rend son avis dans un délai de trois mois.
- ③⑩ « Un décret en Conseil d’État, pris après avis de l’Autorité de régulation des transports, précise les conditions d’application du présent article. »
- ③⑪ II. – Les 1° A à 3° du I s’appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d’urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l’article L. 151-44 du code de l’urbanisme, dont l’approbation ou l’évaluation prévue à l’article L. 1214-8 du code des transports intervient à compter du premier jour du treizième mois suivant la date de publication de la présente loi.

## CHAPITRE IV

### Améliorer la sécurité des voyageurs

#### Article 16

- ① I. – Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé :
- ② « CHAPITRE VIII
- ③ « *Dépistage de la consommation de produits stupéfiants par des conducteurs de transports publics routiers de personnes*
- ④ « *Art. L. 3318-1.* – L’employeur soumet tout conducteur assurant des transports publics routiers de personnes au moyen d’un véhicule comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur à un test salivaire permettant de détecter l’usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants.
- ⑤ « Ce test est réalisé au moins une fois par an à compter de la date d’embauche du salarié, à une date non fixe et inconnue du conducteur. »
- ⑥ II. – Le livre II du code de la route est ainsi modifié :
- ⑦ 1° (*nouveau*). – Au second alinéa du II de l’article L. 224-2, les mots : « au I » sont remplacés par les mots : « aux I A et I » ;
- ⑧ 2° Le chapitre V du titre III est complété par des articles L. 235-6 et L. 235-7 ainsi rédigés :
- ⑨ « *Art. L. 235-6.* – Le démarrage des véhicules neufs de transports en commun répondant aux spécifications définies par voie réglementaire est conditionné à l’utilisation préalable d’un dispositif destiné à empêcher le démarrage du véhicule en cas de test de dépistage de stupéfiants positif.
- ⑩ « Les conditions d’homologation du dispositif et les modalités d’agrément des professionnels chargés de les installer sont définies par voie réglementaire, après consultation des organisations professionnelles représentatives des employeurs et des salariés.

- ⑪ « Art. L. 235-7. – Les dispositifs dont sont équipés, à titre préventif, les véhicules prévus à l'article L. 235-6 permettent le traitement automatisé de données relatives à leur fonctionnement, à la positivité aux épreuves de dépistage de stupéfiants des conducteurs et au démarrage des véhicules. Ces données ne peuvent être consultées que par des personnes nommément désignées par l'employeur.
- ⑫ « Un décret, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, définit les modalités d'application du présent article. »
- ⑬ III. – Le 2° du II entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2029, sous réserve de l'homologation d'un dispositif fiable dans les conditions prévues à l'article L. 235-6 du code de la route.

## TITRE IV

### DISPOSITIONS RELATIVES AU FRET

#### Article 17

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1°A (*nouveau*) L'article L. 5422-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « Pour prendre en compte le coût des prestations de manutention supplémentaires liées au chargement ou déchargement sur bateau fluvial prévu à l'article L. 5422-19 facturé au transporteur maritime, le prix défini par le contrat de transport maritime fait l'objet de plein droit d'une majoration transparente correspondant strictement à la couverture des coûts de manutention. Ces dispositions s'appliquent de plein droit, à défaut d'accord professionnel rendu obligatoire au sens de l'article L. 5422-19-1, y compris aux contrats en cours d'exécution. » ;
- ④ 1° L'article L. 5422-19 est ainsi modifié :
- ⑤ a) Au premier alinéa, après le mot : « chargé », sont insérés les mots : « pour le compte de la personne qui requiert ses services » ;

- ⑥ b) Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « Lorsqu'elles concernent le transport de marchandises en conteneur, les coûts complets, en ce compris un bénéfice raisonnable permettant une juste rémunération des capitaux investis, supportés par l'entrepreneur de manutention au titre des prestations de manutention supplémentaires liées au chargement ou déchargement sur bateau fluvial sont mis à la charge du transporteur maritime mentionné à l'article L. 5422-1, qui en assure le paiement. Ces dispositions s'appliquent de plein droit, à défaut d'accord professionnel rendu obligatoire au sens de l'article L. 5422-19-1, y compris aux contrats en cours d'exécution. » ;
- ⑧ c) Au dernier alinéa, après le mot : « compte », sont insérés les mots : « de l'exploitant » et, après le mot : « réceptionnaire, », sont insérés les mots : « du commissionnaire ou du transitaire » ;
- ⑨ 1° *bis (nouveau)* Après le même article L. 5422-19, il est inséré un article L. 5422-19-1 ainsi rédigé :
- ⑩ « Art. L. 5422-19-1. – Dans chaque port mentionné à l'article L. 5311-1 desservi par le transport fluvial de conteneurs, les représentants des organisations professionnelles des entreprises présentes sur le port concerné qui participent directement ou indirectement à la chaîne logistique du transport fluvial négocient, sous l'égide de l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 qui y participe directement :
- ⑪ « 1° Un plan de développement du transport fluvial, qui fixe les objectifs chiffrés de volumes fluviaux et les engagements de fréquence, de régularité et de performance des services fluviaux, sur la base des plans stratégiques des ports ;
- ⑫ « 2° Un accord de place, qui fixe les modalités de prise en charge et les mécanismes de répercussion des coûts du chargement et déchargement sur bateau fluvial.
- ⑬ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis du Conseil supérieur de la marine marchande, précise les conditions de conclusion de ces plans de développement du transport fluvial et accords de place ainsi que leur contenu.

- ⑭ « Dans chaque port concerné, le plan de développement du transport fluvial et l'accord de place sont conclus dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur de l'article 17 de la loi n° du cadre relative au développement des transports ou de l'expiration du dernier plan de développement du transport fluvial ou du dernier accord de place, pour une durée de trois à cinq ans, à l'issue de laquelle ils sont révisés conjointement.
- ⑮ « Les plans de développement du transport fluvial et les accords de place sont rendus obligatoires pour l'ensemble des intéressés du secteur du transport maritime et fluvial présents sur le port concerné par arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de la mer.
- ⑯ « À défaut d'accord de place rendu obligatoire dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur du même article 17 ou de l'expiration du dernier accord de place rendu obligatoire, le deuxième alinéa de l'article L. 5422-19 du présent code et le second alinéa de l'article L. 5422-1 s'appliquent de plein droit. » ;
- ⑰ 2° Au 2° de l'article L. 5422-21, les mots : « visées au deuxième » sont remplacés par les mots : « mentionnées au dernier ».

## Article 18

① I. – Afin de répondre à l’objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, les donneurs d’ordre de prestations faisant l’objet d’un contrat de transport public routier de marchandises ayant pour origine et pour destination le territoire métropolitain sont soumis, jusqu’au 31 décembre 2036, à une obligation de recours minimal à des véhicules utilitaires à émission nulle, au sens du 11 de l’article 3 du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d’émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil et du paragraphe 1 de l’article 3 du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d’émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011. Cette obligation est exprimée annuellement en part de facturation payée de prestations de transport public routier réalisées par des véhicules utilitaires à émission nulle rapportée à la facturation totale payée de prestations de transport public routier. Cette part respecte au moins, sur la période 2027-2036, la trajectoire suivante :

②

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
0,5 %	1 %	2 %	4 %	6 %	10 %	15 %	20 %	25 %	30 %

③ Les prestations de transport public routier réalisées en cyclologistique sont exonérées du montant total de la facturation.

④ II. – Est considéré comme donneur d’ordre assujetti à l’obligation prévue au I :

⑤ 1° Toute entreprise disposant d’un établissement stable en France ou tout groupe, au sens de l’article L. 233-3 du code de commerce, pour ses établissements situés en France, ayant un chiffre d’affaires annuel excédant cinquante millions d’euros ou un total de bilan excédant quarante-trois millions d’euros et employant deux cent cinquante personnes ou plus, et dont la facturation totale payée de prestations de transport public routier de marchandises excède un montant fixé par décret ;

- ⑥ 2° Tout commissionnaire de transport réalisant dans le cadre de son activité de commission de transport en France un chiffre d'affaires de plus de dix millions d'euros et dont la facturation totale payée de prestations de transport public routier de marchandises excède un montant fixé par décret.
- ⑦ III. – Le transporteur transmet au donneur d'ordre une attestation justifiant les montants facturés de prestations à prendre en compte pour le respect de l'obligation prévue au I.
- ⑧ IV. – Les donneurs d'ordre assujettis rendent compte annuellement aux services de l'État du respect de l'obligation prévue au I.
- ⑨ Les résultats atteints par les donneurs d'ordre sont rendus publics.
- ⑩ Pour les territoires insulaires, un décret en Conseil d'État peut prévoir des modalités d'adaptation de la trajectoire mentionnée au I, en tenant compte des contraintes logistiques structurelles et de l'état de disponibilité des véhicules utilitaires lourds à émission nulle.
- ⑪ *IV bis (nouveau)*. – Au plus tard 18 mois après la promulgation de la présente loi, pour chaque secteur dont les activités de transport de marchandise sont fortement émettrices de gaz à effet de serre, une feuille de route est établie conjointement par les représentants des filières économiques, le Gouvernement et les représentants des filières ferroviaires et fluviales.
- ⑫ Cette feuille de route établit une trajectoire minimale de recours au transport ferroviaire et fluvial de marchandises sur la période 2027-2036 cohérente avec les objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre fixés par la stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone prévue à l'article L. 222-1 B du code de l'environnement et précise les actions à mettre en œuvre par chacune des parties pour atteindre cette trajectoire.
- ⑬ V. – Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions dans lesquelles une prestation de transport public routier est considérée comme réalisée par véhicule utilitaire à émission nulle pour le respect de l'obligation prévue au I, le contenu de l'attestation mentionnée au III et les modalités de transmission des données aux services de l'État et de leur publication, sont fixées par décret.

- ⑭ Le respect de l'obligation prévue au I est réputé satisfait lorsque le donneur d'ordre justifie ne pas pouvoir, compte tenu des modalités d'exécution des prestations de transport routier, avoir recours à des véhicules utilitaires à émission nulle, et a recours en compensation à des prestations de transport ferroviaire ou fluvial selon une proportion minimale, s'il a la possibilité de recourir à ces modes de transport sans que cela occasionne des coûts et contraintes opérationnelles disproportionnées. Les conditions d'application du présent alinéa sont précisées par décret.

## TITRE V

### DISPOSITIONS DIVERSES

#### Article 19

- ① I et II. – (*Supprimés*)
- ② III. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ③ 1° (*Supprimé*)
- ④ 2° (*nouveau*) Le premier alinéa de l'article L. 2232-1 est ainsi rédigé :
- ⑤ « Sans préjudice des sanctions pénales encourues, les manquements au chapitre I<sup>er</sup> du présent titre, les atteintes ou mises en péril de l'intégrité du domaine public ferroviaire ainsi que les manquements aux dispositions régissant son utilisation, notamment celles relatives aux occupations sans titre, constituent des contraventions de grande voirie. Ces manquements sont constatés, poursuivis et réprimés comme en matière de grande voirie. »
- ⑥ IV et V. – (*Supprimés*)

#### Article 20

- ① I. – L'article L. 2111-11 du code général de la propriété des personnes publiques est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ② « Les articles L. 2141-1 à L. 2141-3 sont applicables aux francs-bords mentionnés à l'avant-dernier alinéa du 1° du présent article, aux parcelles mentionnées au deuxième alinéa du 2°, ainsi qu'aux maisons et magasins mentionnés au dernier alinéa du même 2°.

- ③ « Les biens mentionnés à l'avant-dernier alinéa du présent article peuvent faire l'objet d'une cession à l'amiable dans les conditions prévues à l'article L. 3112-1 ou d'un échange dans les conditions prévues à l'article L. 3112-2. »
- ④ II. – Les biens du domaine public fluvial du canal du Midi ayant fait l'objet, avant l'entrée en vigueur de la présente loi, d'un acte de disposition et qui, à la date de cet acte, n'étaient plus affectés à un service public ou à l'usage direct du public peuvent être déclassés rétroactivement par arrêté du ministre chargé des transports.
- ⑤ Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés les actes de disposition de l'État intervenus sur le domaine public fluvial du canal du Midi avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi et portant sur des biens mentionnés au premier alinéa du présent II, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen selon lequel les ventes auraient été conclues sans déclassement préalable ou après déclassement imparfait des biens.

## Article 21

- ① I. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 228-2 est ainsi modifié :
- ③ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ④ – après le mot : « aménagements », la fin de la première phrase est ainsi rédigée : « adaptés aux besoins et contraintes de la circulation. » ;
- ⑤ – la seconde phrase est supprimée ;
- ⑥ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « Les types d'aménagements mentionnés au premier alinéa sont déterminés par décret en Conseil d'État, en tenant compte des caractéristiques du trafic motorisé supporté par la voie urbaine concernée, du niveau de service de l'aménagement cyclable à réaliser, du trafic cycliste envisagé, ainsi que des conditions de sécurité des cyclistes. » ;

- ⑧ 2° L'article L. 228-3 est ainsi modifié :
- ⑨ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑩ – à la première phrase, les mots : « aménagement ou d'un itinéraire cyclable » et, à la seconde phrase, les mots : « aménagement ou un itinéraire cyclable » sont remplacés par les mots : « itinéraire cyclable pourvu d'aménagements adaptés aux besoins et contraintes de la circulation » ;
- ⑪ – est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Dans le cas où il est réalisé sur un itinéraire alternatif à proximité de la voie concernée par les travaux, son aménagement est défini en accord avec les gestionnaires des voies destinées à supporter l'itinéraire cyclable. » ;
- ⑫ b) Au deuxième alinéa, les mots : « aménagements ou itinéraires cyclables » sont remplacés par les mots : « itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés aux besoins et contraintes de la circulation ».
- ⑬ II (*nouveau*). – Le présent article entre en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'État et au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi.

## Article 22

- ① Sont ratifiées :
- ② 1° L'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes ;
- ③ 2° L'ordonnance n° 2016-1018 du 27 juillet 2016 relative à la communication des données de circulation routière des collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- ④ 3° L'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 ;

- ⑤ 4° L'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de transport routier de personnes et de marchandises et de sûreté dans le tunnel sous la Manche ;
- ⑥ 5° L'ordonnance n° 2019-96 du 13 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de sécurité ferroviaire dans le tunnel sous la Manche ;
- ⑦ 6° L'ordonnance n° 2020-934 du 29 juillet 2020 portant réorganisation des dispositions du code des transports relatives à la sûreté dans les transports ;
- ⑧ 7° L'ordonnance n° 2021-407 du 8 avril 2021 complétant les missions et les capacités d'intervention de Voies navigables de France (VNF) ;
- ⑨ 8° L'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais ;
- ⑩ 9° L'ordonnance n° 2021-409 du 8 avril 2021 relative au transport fluvial et à la navigation intérieure ;
- ⑪ 10° L'ordonnance n° 2021-442 du 14 avril 2021 relative à l'accès aux données des véhicules ;
- ⑫ 11° L'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 relative à la protection du domaine public ferroviaire ;
- ⑬ 12° L'ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes ;
- ⑭ 13° L'ordonnance n° 2022-455 du 30 mars 2022 relative à la surveillance du marché et au contrôle des produits mentionnés au premier paragraphe de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord ;
- ⑮ 14° L'ordonnance n° 2022-1293 du 5 octobre 2022 relative au détachement de salariés roulants ou navigants dans le domaine des transports.

*Délibéré en séance publique, à Paris, le 28 avril 2026.*

*Le Président,*

*Signé : Gérard LARCHER*